Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

CLASSIFICATION [redacted] PROCESSING COPY

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

REPORT [redacted]

INFORMATION REPORT

CD [redacted]

9450468

COUNTRY East Germany

DATE DISTR. 25X1

SUBJECT Railroads: Rolling Stock; Freight Traffic; Signal Facilities; Use of Newly Electrified Rail Line

NO. OF PAGES 2

PLACE ACQUIRED [redacted]

IMPERFECT

NO. OF ENCLS.

DATE OF INFO. [redacted]

SUPPLEMENT TO REPORT NO.

(S)

30 APR RECD IR/L

[redacted]

ENCLOSURE ATTACHED
PLEASE ROUTE

This is UNEVALUATED Information

16 MAY 1956

[redacted]

1. [redacted] the fulfillment of the 1955 railroad tank car construction program indicates that the following numbers of railroad tank cars have been built: 25X1

S/IR

50 standard tank cars, 4 axles, designed for the shipment of gasoline.	The first deliveries were scheduled to be made in late February 1956.	25X1
22 tank cars fitted with special heating devices (Heizwannen) designed for the shipment of sulfuric acid.	The tank cars were delivered in August 1955 and assigned to RAW Niedersachswerfen.	25X1
30 tank cars designed for the shipment of bitumen.	The first deliveries were scheduled to be made in late February 1956. [1]	25X1

KC

2. Twenty locomotives of type 42 were scheduled to be delivered from RBD Greifswald to Bulgaria. Bulgaria rejected this type of locomotive, however, and requested the delivery of type 52 locomotives. The point was expected to be settled in the near future. RBD Greifswald has already received an order to select 10 type 52 locomotives which were in good condition. [2] 25X1

3. Between 1 and 31 December 1955, a total of 155,584 tons of hard coal were imported from Poland through the Forst border station. [3]

4. In October 1955, 159 railroad cars loaded with manganese ore (3,632.7 tons) and 37 car loads of iron ore (824.5 tons) passed through Frankfurt/Oder en route from the USSR to Ilsenburg. [4] 25X1

5. Data contained in the slow-down time table of RBD Berlin for the 49th and 50th week of 1955 and in the "Preliminary Regulations for the Automatic Signal Installations of the Suedliche Ausgangsbahn" which went into effect on 11 December 1955, indicate that the Schoenefeld - Eichgestell line section had been equipped with automatic light signal facilities by 11 December 1955. [5]

S-E-C-R-E-T

CLASSIFICATION [redacted]

STATE	X	NAVY	X	NSRB		DISTRIBUTION			
ARMY	X	AIR	X	FBI					

[redacted] 25X1

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

6. The slow-down time table of RBD Halle for the period of 1 to 13 January 1956 indicates that the overhead lines between Halle and Schoenebeck on the Elbe River are continuously fed with electric current. 6

1. [redacted] Comment. According to another report, the railroad tank cars earmarked for the shipment of gasoline and bitumen were scheduled to be delivered to RAW Niedersachswerfen in November 1955. [redacted]

2. [redacted] Comment. Originally, new locomotives were to be built for Bulgaria. Because of production difficulties, used locomotives were to be sent instead.

3. [redacted] Comment. In November, 206,993 tons of hard coal arrived from Poland through Forst. [redacted]

4. [redacted] Comment. In October 1955, 101,217.7 tons of iron and manganese ore were delivered by the USSR to Zilkendorf for the Foundry Combine East via Frankfurt/Oder. [redacted]

5. [redacted] Comment. Work on the setting up of automatic light signals was started in May 1955. [redacted] For the time being, only the Eastern portion of the "Suedlicher Aussenring Berlin" will be equipped with these automatic signals. The carrying capacity of this line section will be increased considerably by this measure.

6. [redacted] Comment. The electrification of the Halle Koethen railroad line was completed in early September 1955. According to the GDR newspaper "Fahrt frei" Issue No 1 dated 3 January 1956, electric operations were started on the Koethen-Schoenebeck line section. Of the Halle-Magdeburg railroad line, which is 86 km long, 70 km are now operated electrically.

Attachment: East German railroad publication, **Vorlaeufige Dienstanweisung ueber die selbsttaetigen Signalanlagen des Suedlichen Aussenringes (Preliminary Regulations for the Automatic Signal Installations of the Southern Berlin Bypass around Berlin (1 pamphlet)**

[redacted]

[redacted]

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

25X1

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Page Denied

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

25X1

25X1

25X1

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Berlin

Vorläufige Dienstanweisung über die selbsttätigen Signalanlagen des Südlichen Außenringes

Streckenabschnitt
Schönefeld (b. Berlin) – Eichgestell

(DA SAR)

Auszug für das Zugpersonal

gültig vom 11. 12. 55 an
Ausgabe 1955

25X1

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Berlin

Vorläufige Dienstanweisung über die selbsttätigen Signalanlagen des Südlichen Außenringes

Streckenabschnitt
Schönefeld (b. Berlin) – Eichgestell

(DA SAR)

Auszug für das Zugpersonal

gültig vom 11. 12. 55 an
Ausgabe 1955

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Geschäftsführung: Technisches Zentralamt Berlin

Druck: Reichsbahndirektion Berlin

Verteilungsplan

1. Ministerium für Verkehrswesen

   Technisches Zentralamt

   Reichsbahndirektionen

   Reichsbahnämter

   Heimatbahnhöfe und Heimatbahnbetriebswerke der Zugpersonale, die den Streckenabschnitt Schönefeld – Eichgestell befahren.

2. Persönlich zuzuteilen

   den im Zug-, Lokomotiv- und Triebwagenführerdienst verwendeten Personalen, die den Streckenabschnitt Schönefeld – Eichgestell befahren.

3. Zugänglich zu machen

   durch Auslegen in den Dienst- und Aufenthaltsräumen

   den Lokomotivheizern und

   den Zugschaffnern, die den Streckenabschnitt Schönefeld – Eichgestell befahren.

Eingeführt durch Verfügung des Ministeriums für Verkehrswesen

HV B I/V – B 7/V 11-1 Bast (A) 52 v. 23. 11. 55
HV – SI
HV – M

487 Fol. B 16924/55 – 5/2301 – 5,0

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeines 5

II. Signale 5

A. Mehrabschnittsignale 5

B. Lichtvorsignale an den einmündenden Strecken 6

C. Vorsignalwiederholer 6

D. Örtliche Besonderheiten 7
a) Schönefeld 7
b) Abzweigstelle Grünauer Kreuz 7
c) Eichgestell 8

E. Bezeichnung der Signale und Zuständigkeit der Fahrdienstleiter 8

F. Richtungsanzeiger und Richtungsvoranzeiger 8

G. Signale für Linksfahrten 8

H. Ersatzsignal 9

J. Signalfernsprecher 10

K. Gleisstromkreise 11

III. Bestimmungen, die von den Fahrdienstvorschriften abweichen oder sie ergänzen

Anlage 1 Standort der Signale

Anlage 2 Bildliche Darstellung der Signale und ihre Bedeutung

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

I. Allgemeines

Auf dem Streckenabschnitt Schönefeld–Eichgestell werden an Stelle von Formsignalen Lichtsignale in Betrieb genommen, deren Standorte aus der Anlage 1 und deren Signalbilder aus der Anlage 2 zu ersehen sind.

Die Lichtsignale der freien Strecke sind Blocksignale, deren Grundstellung „Fahrt frei" ist. Diese Blocksignale gehen selbsttätig auf Halt, nachdem die Zugspitze den Isolierstoß überfahren hat, der eine Durchrutschlänge hinter dem Signal liegt (zugbediente Signale).

Die Lichtsignale der im Rechtsbetrieb befahrenen durchgehenden Hauptgleise auf Bf Schönefeld und Abzweigstelle Grünauer Kreuz können von den Fahrdienstleitern auf Durchleitbetrieb geschaltet werden. Die Grundstellung dieser Signale ist dann ebenfalls „Fahrt frei". Wenn kein Durchleitbetrieb besteht, ist ihre Grundstellung „Halt".

Die signaltechnischen Einrichtungen gestatten es, signalmäßige Fahrten auf dem falschen Gleis durchzuführen. Diese Fahrten sind keine Falschfahrten im Sinne FV § 28. Sie werden im weiteren „Linksfahrten" genannt.

Für die Ausführung des Fahrdienstes gelten die Betriebsvorschriften in vollem Umfang, soweit nicht in dieser Dienstanweisung anders bestimmt ist.

II. Signale

A. Mehrabschnittsignale

Die Lichtsignale des Streckenabschnitts Schönefeld– Eichgestell und der einmündenden Strecken sind mit Ausnahme der in den folgenden Abschnitten behandelten Sonderfälle Mehrabschnittsignale, d h in ihren Signalschirmen sind Haupt- und Vorsignalbegriffe zu neuen Begriffen vereint. Für Mehrabschnittsignale gelten die für Hauptsignale gegebenen betrieblichen Vorschriften. Die Mehrabschnittsignale stehen auf dieser Strecke in einem durchschnittlichen Abstand von 1500 m.

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Es können folgende Signalbilder erscheinen:

Lfd Nr der Anlage 2	Signalbild	Signalbedeutung
1	rot	Halt
2	grün	Fahrt frei, am nächsten Signal Fahrt frei erwarten (mindestens 2 Blockabschnitte frei)
3	gelb/gelb	Fahrt frei, am nächsten Signal Halt erwarten (1 Blockabschnitt frei)
4	grün gelb	Fahrt frei, am nächsten Signal Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung erwarten
5	blinkgelb/grün	Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung, am nächsten Signal Fahrt frei erwarten (mindestens 2 Blockabschnitte frei)
6	blinkgelb/gelb	Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung, am nächsten Signal Halt erwarten (1 Blockabschnitt frei)
7	blinkgelb grün/gelb	Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung, am nächsten Signal Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung erwarten

B. Lichtvorsignale an den einmündenden Strecken

Die Lichtvorsignale an den einmündenden Strecken entsprechen den für die Dunkelheit gültigen Signalbildern der Vorsignale des Signalbuches.

Es können folgende Signalbilder erscheinen:

Lfd Nr der Anlage 2	Signalbild	Signalbedeutung
9	gelb/gelb	Am Hauptsignal Halt erwarten
10	grün/grün	Am Hauptsignal Fahrt frei erwarten
11	grün/gelb	Am Hauptsignal Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung erwarten

C. Vorsignalwiederholer

Vorsignalwiederholer zeigen zu den Signalbildern der laufenden Nr 9, 10 und 11 der Anlage 2 ein weißes Zusatzlicht senkrecht über dem linken, in Höhe des rechten Signallichtes.

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Sie sind aufgestellt, wenn die Stellung des zugehörigen Hauptsignals nicht auf genügende Entfernung sichtbar ist.

D. Örtliche Besonderheiten

a) Schönefeld

Mit den Ausfahrsignalen in Schönefeld sind Lichtgleissperrsignale in einem Schirm vereinigt. Solange keine Fahrstraße eingestellt ist, erscheint das Signalbild Ve 3b. Wird ein Einfahrsignal auf Fahrt gestellt, erlischt am entsprechenden Ausfahrsignal das Doppelrot des Ve 3b. Dafür erscheint ein rotes Licht. Dieser Signalwechsel tritt nur an Hauptgleisen ein, auf denen Durchfahrten zugelassen sind. An Überholungsgleisen, auf denen keine Durchfahrten zugelassen sind, verbleibt bei einer Einfahrt in diese Gleise das Lichtgleissperrsignal in der Stellung Ve 3b. Mit der Stellung der Signale auf Fahrt erlischt das Lichtgleissperrsignal, und es erscheint das entsprechende Signalbild für die Ausfahrt.

Für den Rangierbetrieb sind die Lichtgleissperrsignale unabhängig von der Weichenstellung bedienbar.

Die Ausfahrsignale 146 – 156 in Richtung Waßmannsdorf sind als Abschluß der mit selbsttätigen Signalen ausgerüsteten Strecke Lichthauptsignale mit den Begriffen Hp 0, Hp 1 und Hp 2. Das Einfahrsignal in Schönefeld (Signal 143) ist das erste Mehrabschnittsignal aus Richtung Waßmannsdorf und wird durch das Lichtvorsignal V 143 angekündigt.

b) Abzweigstelle Grünauer Kreuz

An der Abzweigstelle Grünauer Kreuz sind die folgenden Signale, die nicht an den durchgehenden Hauptgleisen von Schönefeld nach Eichgestell und von Eichgestell nach Schönefeld stehen, keine Mehrabschnittsignale, sondern Lichthauptsignale, deren Signalbilder den für die Dunkelheit gültigen Bildern des Signalbuches entsprechen:

Signal V für die Fahrt von Schönefeld nach Schöneweide,
Signal Y, Z für die Fahrt von Schöneweide nach Schönefeld,
Signal U für die Fahrt von Grünau nach Schöneweide,
Signal 180 für die Fahrt vom Anschluß Wendenheide nach Grünau.

Diese Signale werden durch Vorsignale angekündigt.

Als Übergang von Form- auf Lichtsignale auf dem Streckenabschnitt Schöneweide – Grünauer Kreuz wird das Blocksignal Z durch Formvorsignale ohne Zusatzflügel an den Ausfahrsignalen A und B des Bfs Schöneweide angekündigt.

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

c) Eichgestell

Die Ausfahrsignale in Eichgestell (Signale 206 und 208) sind die ersten Mehrabschnittsignale in Richtung Schönefeld.

Sie werden durch Formsignale mit Zusatzflügel an den Einfahrsignalen K, L und M (Stellwerksbezirk Egb) angekündigt.

E. Bezeichnung der Signale und Zuständigkeit der Fahrdienstleiter

Die Signale der Fahrtrichtung von Eichgestell nach Schönefeld sind mit geraden Nummern bezeichnet, die Signale der Fahrtrichtung Schönefeld—Eichgestell mit ungeraden. Die Nummern beginnen mit 143 und steigen fortlaufend von Schönefeld in Richtung Eichgestell.

Das Blocksignal einer Selbstblockstelle ist dem Fahrdienstleiter der vorgelegenen Zugmeldestelle zugeteilt.

F. Richtungsanzeiger und Richtungsvoranzeiger

An folgenden Signalen sind Richtungsanzeiger (Signalbuch AB 26a) vorhanden:

Für die Fahrten von der Abzweigstelle Grünauer Kreuz nach Schöneweide bzw. von Abzweigstelle Grünauer Kreuz nach Grünau erscheinen an den Signalen 171 und 173 die Buchstaben S (Schöneweide) oder K (Königs Wusterhausen). Am Signal 179 erscheinen die Buchstaben E (Eichgestell) oder W (Anschluß Wendenheide). Bei den Fahrten nach Lichtenrade erscheint an den Signalen 160, 162 und 164 der Buchstabe L und bei Fahrten nach Michendorf der Buchstabe M. Entsprechend kennzeichnen die Buchstaben E oder A an den Signalen 147, 153 und 161 die Fahrten nach Eichgestell oder Altglienicke.

Die Richtungsanzeiger sind als Lichtsignale ausgebildet. Sie werden am zugehörigen Vorsignal oder am rückgelegenen Mehrabschnittsignal durch einen Richtungsvoranzeiger angekündigt, der den gleichen Buchstaben wie der Richtungsanzeiger, aber in gelber Ausleuchtung zeigt.

G. Signale für Linksfahrten

Für Linksfahrten ist die freie Strecke nicht wie bei Rechtsfahrten in Blockabschnitte von durchschnittlich 1500 m unterteilt. Blocksignale sind nur an Abzweigstellen vorhanden.

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Die Einfahr- und Blocksignale für Linksfahrten haben Vorsignale mit den gleichen Signalbildern, wie unter B. (lfd Nr 9, 10 und 11 der Anlage 2) beschrieben.

Die Vorsignale für Linksfahrten werden erst bei der Zustimmungsabgabe für eine Linksfahrt eingeschaltet. Bei der Linksfahrt zeigen die Signale für den Gegenverkehr auf demselben Gleis Halt.

Ausfahrsignale und Blocksignale der Abzweigstellen, die einen Gleiswechsel vom rechten auf das linke Gleis zulassen, sind mit einem Zusatzsignal, dem Gleiswechselanzeiger, ausgerüstet. Dieser besteht aus einem unter dem Signalschirm angebrachten und von rechts nach links steigenden weißen Lichtstreifen, der aufleuchtet, wenn auf das linke Gleis gewechselt werden soll (siehe Anlage 2, lfd Nr 17).

In Verbindung mit dem Gleiswechselanzeiger für Linksfahrten können an den entsprechenden Ausfahrsignalen bzw Blocksignalen der Abzweigstellen folgende Signalbilder erscheinen:

Lfd Nr der Anlage 2	Signalbild	Signalbedeutung
	grün in Verbindung mit weißem Lichtstreifen	„Fahrt frei" auf das linke Streckengleis
17	blinkgelb/grün in Verbindung mit weißem Lichtstreifen	„Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung" auf das linke Streckengleis

Gleiswechselanzeiger für Linksfahrten können an folgenden Signalen erscheinen:

a) Bf Schönefeld

Linksfahrt in Richtung Eichgestell, Signale 147, 153, 155, 157, 159, 161 und 163.

b) Abzweigstelle Grünauer Kreuz

Linksfahrt in Richtung Schönefeld, Signale 172, 176 und 178

Linksfahrt in Richtung Eichgestell, Signal 173

c) Bf Eichgestell

Linksfahrt in Richtung Grünauer Kreuz, Signale 206 und 208

H. Ersatzsignal

Alle Mehrabschnittsignale und Lichthauptsignale sind mit Ersatzsignalen ausgerüstet. Ein Ersatzsignal zeigt zum roten Halblicht auf gleichem Schirm gelbes Blinklicht, das etwa 90 Sekunden lang blinkt (siehe Anlage 2, lfd Nr 8). Bei erloschenem Signal kann das Ersatzsignal nicht bedient werden.

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Die Ersatzsignale werden von dem für das jeweilige Signal zuständigen Fahrdienstleiter bedient (wegen der Blocksignale der Selbstblockstellen siehe auch E.).

J. Signalfernsprecher

Zur Verständigung des Zugpersonals mit den Fahrdienstleitern sind die Einfahr- und Blocksignale mit Signalfernsprechern ausgerüstet, die 30 m vor dem zugehörigen Signal stehen. Die Signalfernsprecher sind mit dem für das jeweilige Signal zuständigen Fahrdienstleiter verbunden (wegen der Blocksignale der Selbstblockstellen siehe auch E.).

Die Signalfernsprecher sind wie folgt aufgestellt:

Gleis Eichgestell—Schönefeld

Signale 190, 192, 182, 184, 174, 176 — in Kästen auf der Böschungskrone

Signale 162, 164, 168, 170 — in Fernsprechbuden

Gleis Schönefeld—Eichgestell

Signale 143, 165, 169, 171, 173, 175, 177 — in Fernsprechbuden

Signale 187, 189, 201, 203 — in Kästen auf der Böschungskrone

Gleis Grünau—Schöneweide

Signale U, Y — in Fernsprechbuden links vom Gleis

Gleis Schönefeld—Schöneweide

Signal V in Fernsprechbude links vom Gleis

Gleis Schöneweide—Schönefeld

Signale Y — in Fernsprechbude links vom Gleis
178 — im Kasten auf der Böschungskrone

Anschluß Wendenheide

Signal 180 im Kasten auf der Böschungskrone

Gleise Grünau—Schönefeld und Grünau—Eichgestell

Signale 172, 179 — in Kästen auf der Böschungskrone

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Gleise Lichtenrade—Schönefeld und Altglienicke—Schönefeld
Signale 147 und 160 in Fernsprechbuden

K. Gleisstromkreise

Die selbsttätigen Mehrabschnittsignale stehen untereinander über elektrische Stromkreise, die über die Fahrschienen verlaufen, in Abhängigkeit. Die selbsttätige Bedienung der Mehrabschnittsignale durch den Zug wird dadurch bewirkt, daß die Zugachsen die beiden Fahrschienen elektrisch verbinden (kurzschließen). Störungen in diesen elektrischen Gleisstromkreisen bewirken Haltstellung des betreffenden Signals.

III. Bestimmungen, die von den Fahrdienstvorschriften abweichen oder sie ergänzen

Zu § 3 (9)
Die mit zugbedienten Signalen ausgerüsteten Blockstellen sind „Selbstblockstellen".

Zu § 7 (4) und (6)
Selbstblockstellen gelten als besetzt durch den Fahrdienstleiter, dem das Blocksignal zugeteilt ist

Zu § 20 (1) und (2)
Die signaltechnischen Einrichtungen gestatten es, signalmäßige Fahrten auf dem linken Streckengleis durchzuführen („Linksfahrten") Linksfahrten sind nur zulässig, wenn die dafür vorhandenen Signalanlagen ordnungsmäßig arbeiten und wenn es für den Betrieb förderlich ist. Solche Fahrten sind keine Falschfahrten im Sinne FV § 28 (siehe auch Ergänzungen zu §§ 28 und 50)

Zu § 20 (3)
Linksfahrten sind nicht als Umleitungen zu behandeln

Zu § 22 ((1) a)
Die Grundstellung der zugbedienten Signale ist „Fahrt frei"

Zu § 24 (9)
Wenn ein Zug das Blocksignal einer Selbstblockstelle in Haltstellung oder erloschen antrifft, und der Zugführer weder auf dem zugehörigen Signalfernsprecher oder auf einem etwa in der Nähe befind

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

lichen Signalfernsprecher der Gegenrichtung noch auf anderem Wege eine Verständigung mit einem Fahrdienstleiter erreichen kann, ordnet er „Fahren auf Sicht" bis zum nächsten Signal mündlich an. An jedem weiteren haltzeigenden Blocksignal von Selbstblockstellen ist erneut wie oben angegeben zu verfahren. Es ist auf Sicht zu fahren, bis der Zug zwei aufeinanderfolgende Signale in Fahrtstellung angetroffen hat oder die Verständigung mit einem Fahrdienstleiter erreicht wurde. Im übrigen gilt FV Anlage 28.

Zu § 28 (1)

Die Durchführung von Linksfahrten (siehe Ergänzung zu § 20 (1)) ist kein „Befahren des falschen Gleises" und kein „Zeitweise eingleisiger Betrieb".

Arbeiten die für Linksfahrten vorgesehenen Signale nicht ordnungsmäßig und muß das linke Gleis befahren werden, so gilt FV § 28. Erforderlichenfalls trifft die Direktion nähere Anordnungen.

Zu § 29

Schiebelokomotiven dürfen einen Zug auf der freien Strecke nicht verlassen, sondern müssen bis zu einem Bahnhof am Zuge verbleiben.

Zu § 50 (1)

Für Linksfahrten erhält der Zug keinen schriftlichen Befehl. Von solchen Fahrten wird der Zug durch Gleiswechselanzeiger benachrichtigt. Der Lokführer muß sich in erhöhtem Maße bereithalten, etwa im Gleis oder in dessen Nähe Beschäftigte zu warnen.

Siehe auch Ergänzungen zu § 20 (1).

Zu § 53 (1)

Wenn die Stellung eines Mehrabschnittsignals einem Zuge anzeigt, daß das nächste Signal Halt zeigt, so ist die Geschwindigkeit so weit zu ermäßigen, daß der Zug sicher vor dem nächsten Haltsignal zum Halten gebracht werden kann.

Zu § 53 (2)

Wegen „Fahren auf Sicht" siehe Ergänzung zu § 24 (9).

Zu § 53 (8)

Ist ein Lichthauptsignal oder Mehrabschnittsignal erloschen, so ist die Haltstellung anzunehmen.

Zu § 59

Siehe Ergänzung zu § 29.

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Zu § 61 (1) und (2)

Ist ein Zug an einem Signal zum Halten gekommen, so meldet sich der Zugführer **sofort** unaufgefordert am Signalfernsprecher.

Zu § 61 (6) und (7)

Sind Nachbargleise unbefahrbar geworden oder muß dies besonders bei Dunkelheit angenommen werden, so müssen sie mit größter Beschleunigung auch nach hinten gemäß FV § 61 (11) abgeriegelt werden.

Zu § 80 (2)

Auf dem Ausfahrgleis darf nicht über das nächste Blocksignal ausgezogen werden.

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Anlage 1

Standorte der Signale Eichgestell–Schönefeld

Außer Betrieb gesetzt werden: Formsignale				In Betrieb genommen werden: Lichtsignale			
Hauptsignal	Standort km	Vorsignal	Standort km	Signalbezeichnung	Art des Signales	Standort km	
A	43,702	Va	42,700	203	Einfahrsignal	43,751	Eichgestell
C	44,278			201	Einfahrsignal	43,751	
				206	Ausfahrsignal	44,239	
				V 206 (K)	Ausfahrvorsignal		
				V 206 (L)	Ausfahrvorsignal		
				V 206 (M)	Ausfahrvorsignal		
D	44,315			208	Ausfahrsignal	44,276	
				192	Selbstblocksignal	43,104	Strecke Eichg.–Gr. K.
				190	Selbstblocksignal	43,104	
				189	Selbstblocksignal	42,000	
				187	Selbstblocksignal	42,000	
A	1,473	Va	0,435	179	Blocksignal	1,480	Genshagener Kreuz
				V 179	Vorsignal	0,480	
B	10,370	Vb	39,193	177	Blocksignal	10,369	
				175	Blocksignal	10,366	
D	10,930	Vd	44,815	184	Blocksignal	44,138	
				182	Blocksignal	44,138	
A	39,195	Va	38,263	180	Blocksignal	40,862	
				173	Blocksignal	39,096	
				171	Blocksignal	39,096	
				V 171	Vorsignal	38,036	
B	39,864	Vb	40,584	176	Blocksignal	39,970	
				174	Blocksignal	39,970	
C	1,163	Vc	0,106	178	Blocksignal	1,063	
				V 178	Vorsignal	0,113	
D	1,075	Vd	0,185	172	Blocksignal	1,019	
				V 172	Vorsignal	0,086	
Y	12,190	Vy	12,957	1	Blocksignal	12,201	
				Vu	Vorsignal	12,961	
Z	0,322	Vz	39,193	V	Blocksignal	0,325	
		Vw I	0,488	Vv	Vorsignal	1,073	
		Vw II	0,660	Vwv 1	Vorsignalwiederholer	0,190	
				Vwv 2	Vorsignalwiederholer	0,960	
W	10,975	Vw	10,300	Y	Blocksignal	10,950	
				Z	Ausfahrsignal	10,412	
				Vz (A)	Vorsignal		
				Vz (B)	Vorsignal		

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Standorte der Signale Eichgestell–Schönefeld

Außer Betrieb gesetzt werden: Formsignale				In Betrieb genommen werden: Lichtsignale			
Hauptsignal	Standort km	Vorsignal	Standort km	Signalbezeichnung	Art des Signales	Standort km	
				170	Selbstblocksignal	38,854	Strecke Gr K — Sfb
				168	Selbstblocksignal	37,735	
				169	Selbstblocksignal	38,036	
				165	Selbstblocksignal	36,978	
G	36,502	Vc	37,502	164	Einfahrsignal	36,616	
				162	Einfahrsignal	36,616	
				V 162	Vorsignal	37,735	
B		Vr		160	Einfahrsignal		
				V 160	Vorsignal		
H		Vb		147	Einfahrsignal		
				V 147	Vorsignal		
				153	Ausfahrsignal	35,850	
				155	Ausfahrsignal	35,926	
				157	Ausfahrsignal	35,926	
				159	Ausfahrsignal	35,926	
				161	Ausfahrsignal	35,926	
				163	Ausfahrsignal	35,926	
				146	Ausfahrsignal	35,150	
				148	Ausfahrsignal	35,150	
				150	Ausfahrsignal	35,150	
				152	Ausfahrsignal	35,150	
				151	Ausfahrsignal	35,150	
				156	Ausfahrsignal	35,150	
				143	Einfahrsignal	34,565	
				V 143	Vorsignal	32,950	
K	35,915						
L	35,898						
M	35,898						
G	35,135						
F	35,091						
E	35,091						
D	35,147						
C	35,147						
A	34,654	Va					

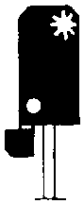
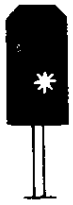
Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Lfd Nr	Signal	Bedeutung
1		Halt
2		Fahrt frei, am nächsten Signal Fahrt frei erwarten (mindestens 2 Blockabschnitte frei)
3		Fahrt frei, am nächsten Signal Halt erwarten (1 Blockabschnitt frei)
4		Fahrt frei, am nächsten Signal Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung erwarten

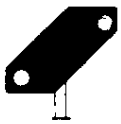
Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Ld. Nr	Signal	Bedeutung
5		Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung, am nächsten Signal Fahrt frei erwarten (mindestens 2 Blockabschnitte frei)
6		Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung, am nächsten Signal Halt erwarten (1 Blockabschnitt frei)
7		Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung, am nächsten Signal Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung erwarten
8		Ersatzsignal

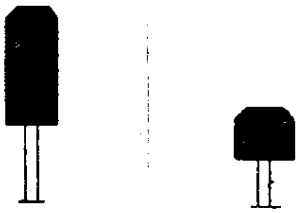
Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Lfd Nr	Signal	Bedeutung
9		Am Hauptsignal Halt erwarten
10		Am Hauptsignal Fahrt frei erwarten
11		Am Hauptsignal Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung erwarten
12		Vorsignalwiederholer Am Hauptsignal Halt erwarten

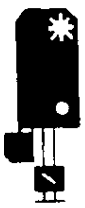
Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Lfd Nr	Signal	Bedeutung
13		Vorsignalwiederholer Am Hauptsignal Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung erwarten
14		Vorsignalwiederholer Am Hauptsignal Fahrt frei erwarten
15		Lichtgleissperrsignal Halt! Fahrverbot!
16		Lichtgleissperrsignal Fahrverbot aufgehoben

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4

Lfd. Nr.	Signal	Bedeutung
17		Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf das linke Streckengleis

Approved For Release 2008/01/11 : CIA-RDP83-00418R003100100001-4